

KAJIAN PEMANFAATAN TERMINAL INDIHIANG TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA TASIKMALAYA

Okeu Ahmad Sulaeman
okeu_ugm08@yahoo.com

Dodi Widiyanto
dodi_ppw@yahoo.com

Abstract

Tasikmalaya regional government Type A terminal was built in order to replace Terminal Cilembang. This final paper used mixed methods with the accidental sampling. Primary data would be taken by using questionnaire. Interview would be done within the passengers, driver bus and groceries.

Those centripetal movement that takes place from Indihiang Terminal into the heartland of Jakarta and Bandung. This case is affected by existing of the big city which has strong pull force such as big opportunity in working and its high fee and many public facilities. The terminal had not yet shown its fullest potential. The milestone of its lackness could be traced down in a way of passenger or the transports itself didn't take the routes from it respectively. Besides of its lackness, the services and their accesibilities of routes of Indihiang Terminal could be treated as its best of the kind.

Keywords : Accesibilities, Centripetal Movement, Terminal, Regional Development

Abstrak

Pemerintah Kota Tasikmalaya membangun Terminal Tipe A Kota Tasikmalaya yaitu Terminal Indihiang guna menggantikan Terminal Cilembang. Metode yang digunakan *mixed methods* dengan menggunakan *accidental sampling*. Data primer diperoleh dengan melakukan survei, menggunakan kuesioner. Wawancara terhadap ketiga kelompok responden yaitu penumpang, sopir dan pedagang.

Pergerakan sentripetal penumpang melalui Terminal Indihiang paling tinggi menuju Kota Bandung dan DKI Jakarta. Hal ini dipengaruhi oleh keberadaan kota tersebut mempunyai daya tarik kuat seperti kesempatan kerja tinggi, upah besar serta ketersediaan fasilitas pelayanan publik yang lengkap. Terminal Indihiang secara fungsinya sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kendaraan umum serta tempat akumulasi penumpang belum berfungsi secara optimal. Hal ini dikarenakan sebagian besar kendaraan umum dan penumpang tidak masuk terminal. Namun secara pelayanan sebagai fasilitas pelayanan publik Terminal Indihiang didukung oleh tingkat aksesibilitas yang baik serta fasilitas utama dan penunjang yang memadai.

Kata Kunci : Aksesibilitas, Pengembangan Wilayah, Pergerakan Sentripetal, Terminal

PENDAHULUAN

Pembentukan Kota Tasikmalaya berdasarkan UU Nomor 10 Tahun 2001 sebagai daerah otonom pada tanggal 17 Oktober 2001 memberikan implikasi dan konsekuensi logis di berbagai bidang, termasuk peningkatan pelayanan publik di bidang transportasi/perhubungan. Pembangunan Terminal Tipe A Kota Tasikmalaya yaitu Terminal Indihiang dilatarbelakangi oleh kondisi Terminal Cilembang sebagai terminal terdahulunya. Secara visual, tata letak dan pengaturan proses angkutan di Terminal

Cilembang tidak terbagi secara jelas mengingat terminal ini hanya berupa lahan parkir tanpa pembatas pada areal kedatangan, istirahat dan keberangkatan. Kondisi Terminal Cilembang ini tidak memenuhi persyaratan sebagaimana diatur Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan menyatakan bahwa salah satu syarat pendirian terminal penumpang di Pulau Jawa serta Pulau Sumatera sekurang-kurangnya adalah 5 hektar sedangkan 3 hektar di pulau lainnya.

Kebijaksanaan penempatan Terminal Indihiang di pinggiran Kota Tasikmalaya mempunyai tujuan untuk merangsang pertumbuhan ekonomi serta upaya agar pembangunan wilayah di daerah tersebut dapat terlaksana dengan baik. Terminal Indihiang adalah infrastruktur yang terencana dan dibangun oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan kegiatan transportasi penduduk. Pembangunan terminal ini mempunyai dua fungsi yaitu sebagai fasilitas pelayanan publik serta sumber pendapatan daerah. Keberadaan prasarana transportasi berupa terminal di suatu wilayah diperlukan untuk mendukung mobilisasi pergerakan penduduk.

Tingkat pertumbuhan wilayah pinggiran kota cenderung mempunyai tingkat yang lebih rendah apabila dibandingkan di pusat kota. Keberadaan prasarana transportasi berupa terminal mempunyai efek menyebar yakni untuk merangsang pemerataan pembangunan dari pusat kota ke pinggiran kota. Aliran rangsangan pertumbuhan wilayah terutama sektor ekonomi dapat terjadi dengan didukung oleh adanya aksesibilitas yang baik untuk menghubungkan pusat Kota Tasikmalaya dengan daerah pinggiran Kota Tasikmalaya. Salah satu pendukung aksesibilitas yang menunjang pengembangan wilayah pinggiran adalah adanya jaringan transportasi yang baik.

Strategi dan kebijakan guna pengembangan wilayah di Kota Tasikmalaya dengan upaya menempatkan prasarana transportasi terminal ini pada kenyataannya sulit untuk diterapkan dengan baik di lapangan. Perkembangan wilayah di sekitar Terminal Indihiang cenderung tidak terlalu pesat. Hal ini dapat diamati dari perkembangan fisik wilayah sekitar Terminal Indihiang cenderung lambat. Fungsi yang dijalankan oleh keberadaan Terminal Indihiang sebagai pelayanan publik serta sumber pendapatan daerah belum tercapai secara maksimal. Hal ini dapat diindikasikan dari kebanyakan angkutan

umum tidak masuk ke dalam terminal untuk menurunkan maupun menaikkan penumpang, tetapi dilakukan di pinggir-pinggir jalan utama atau persimpangan jalan masuk ke terminal. Fenomena ini berdampak pada minimnya sumber pendapatan dari kendaraan umum yang masuk terminal (retribusi).

Belum optimalnya dari fungsi pemanfaatan Terminal Indihiang sebagai fasilitas pelayanan publik yaitu tempat untuk menurunkan maupun menaikkan penumpang membuat perkembangan aktifitas dan kegiatan yang ada di sekitar terminal kurang berjalan dengan baik, bangunan ruko serta gerai dagangan yang menjual berbagai produk khas Tasikmalaya dan lainnya sepi pembeli bahkan ada beberapa juga yang sudah tutup. Hal tersebut apabila terus dibiarkan begitu saja, selain menjadi permasalahan di dalam kondisi terminal itu sendiri juga akan berdampak pada pengembangan wilayah Kota Tasikmalaya.

Tujuan penelitian ini adalah 1) mengidentifikasi pola pergerakan penumpang yang memanfaatkan Terminal Indihiang sebagai tempat pemberangkatan dan/atau pemberhentian, 2) mengidentifikasi penyebab kurang optimalnya fungsi Terminal Indihiang sebagai terminal induk dan 3) mengidentifikasi arahan pemanfaatan Terminal Indihiang terkait kebijakan pengembangan wilayah Kota Tasikmalaya. Sektor transportasi dalam konteks pembangunan wilayah merupakan sektor yang memiliki fungsi dan peranan strategis sebagai fasilitas penunjang dan pengembang. Elemen transportasi merupakan suatu ukuran dalam interaksi keruangan antarwilayah serta berperan penting dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

Perpindahan dari suatu ke tempat ke tempat lainnya merupakan kebutuhan manusia didalam melakukan aktifitasnya pada zaman modern ini dengan didukung oleh keberadaan prasarana terminal. Perpindahan dari tempat ke tempat lain ini dapat disebut juga sebagai suatu pergerakan penduduk. Namun pada

kenyataannya pergerakan penduduk antara satu dengan yang lainnya adalah berbeda. Keberagaman pergerakan ini berdampak pada munculnya tipe dan maksud pergerakan penduduk itu sendiri. Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 1997).

Keberadaan terminal penumpang itu sendiri merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Interaksi antara penduduk yang terdapat di pusat kota menuju wilayah-wilayah belakang yang merupakan wilayah pengaruhnya merupakan unsur yang penting dalam sistem wilayah yang bersangkutan. Antara pusat (wilayah perkotaan) dan wilayah yang mengitarinya (wilayah perdesaan) terdapat keterhubungan dan ketergantungan yang saling membutuhkan satu sama lain. Upaya untuk menciptakan keterkaitan antar wilayah tersebut dapat dilakukan dengan cara adanya sistem transportasi yang terpadu seperti jaringan jalan, serta sarana dan prasarana transportasi lainnya seperti terminal.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggabungkan metode kualitatif dan metode kuantitatif (*mixed methodology*). Metode penelitian campuran ini memanfaatkan kekuatan metode kualitatif dan kuantitatif sekaligus. Salah satu manfaatnya adalah memberikan pemahaman yang lebih luas terhadap masalah-masalah penelitian. Metode kuantitatif ditunjukkan dengan menggunakan survei dan kuesioner, sedangkan metode kualitatif untuk mengetahui permasalahan yang dikaji secara lebih mendalam (*indepth*) dengan melakukan wawancara.

Penelitian kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah melakukan metode secara survei dengan cara pengambilan sampel terhadap tiga kelompok responden yaitu penumpang, pengemudi kendaraan umum dan pedagang. Tiga kelompok responden tersebut diminta menjawab sejumlah pertanyaan dalam bentuk kuesioner sehingga didapatkan frekuensi atau persentase jawaban mereka. Penggunaan metode kualitatif yang dilakukan adalah melakukan wawancara secara kualitatif terhadap ketiga kelompok responden tersebut. Menurut Creswell (2010) strategi ini merupakan strategi *embedded konkuren*, yaitu melakukan metode survei dengan cara pengumpulan data hasil-hasil kuantitatif dari sampel serta pada waktu bersamaan melakukan wawancara kualitatif untuk mengeksplorasi suatu fenomena berdasarkan pandangan responden dalam sampel tersebut.

Pemilihan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *accidental sampling*. Peneliti memilih menggunakan *accidental sampling* karena populasi tidak diketahui. Sampel responden yang diambil adalah responden yang mewakili kelompok penumpang, pengemudi kendaraan umum dan pedagang. Pengambilan sampel dilakukan pada hari libur dan hari kerja untuk membandingkan aktifitas yang terjadi di Terminal Indihiang.

Accidental sampling atau dikenal juga sebagai *Haphazard sampling* merupakan salah satu teknik pengambilan sampel yang termasuk menggunakan metode *non-probability sampling* (Trochim, 2006). Metode *non-probability sampling* tidak cocok untuk penelitian yang digunakan untuk merumuskan generalisasi tentang karakteristik dari suatu populasi. Hal ini dikarenakan metode *non-probability sampling* tidak didasarkan pada mekanisme yang *random* dalam pemilihan sampel penelitian. Metode *non-probability sampling* dipilih karena pertimbangan-pertimbangan *non-random* seperti kesesuaian sampel dengan kriteria-kriteria yang dirumuskan oleh peneliti sesuai dengan tujuan

penelitian. Menurut Sugiyono (2009) *accidental sampling* adalah mengambil responden sebagai sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti serta dapat digunakan sebagai sampel bila orang yang kebetulan ditemui cocok sebagai sumber data. Responden yang dipilih sebagai sampel penelitian dipilih karena diyakini layak dan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti.

Data primer yang diperoleh dari pengumpulan data serta informasi secara langsung di lapangan. Pengumpulan data primer yang dilakukan melalui observasi, survei, dokumentasi dan wawancara menggunakan daftar pertanyaan dan kuesioner.

Menurut Creswell (2010) strategi *embedded konkuren* yang digunakan dalam penelitian ini menerapkan suatu teknik primer (seperti survei) dan teknik sekunder (seperti melakukan wawancara terhadap para partisipan yang sudah mengisi instrumen survei) dalam pengumpulan data. Penerapan strategi *embedded konkuren* dilakukan untuk mengumpulkan hasil-hasil kuantitatif dari sampel dan pada waktu bersamaan melakukan wawancara kualitatif untuk mengeksplorasi suatu fenomena berdasarkan pandangan individu-individu dalam sampel tersebut.

Penyajian data yang terkumpul disajikan dalam tabel frekuensi dan tabulasi silang. Penyajian data tersebut ke dalam bentuk persentase ataupun dalam bentuk grafik. Pengolahan data spasial ke dalam bentuk peta tematik yang dibuat menggunakan program *Arc-View/ Arc-GIS*. Analisis tabel frekuensi untuk mengetahui gambaran mengenai permasalahan yang dikaji dengan ditunjukkan dengan persentase. Analisis tabulasi silang merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk mengetahui hubungan antar variabel yang dirumuskan peneliti. Analisis tabulasi silang ini digunakan untuk menganalisa hubungan lebih dari dua variabel. Variabel yang dimasukkan dalam tabulasi silang adalah frekuensi perjalanan

dengan motifasi/maksud perjalanan serta tempat asal penumpang.

Penelitian ini juga menggunakan analisis SWOT untuk menemukan alternatif strategi arahan pemanfaatan Terminal Indihiang secara optimal guna meningkatkan pengembangan wilayah pinggiran kota. Analisis SWOT dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi internal yaitu *strength* (kekuatan) dan *weakness* (kelemahan) serta mengidentifikasi kondisi eksternal yaitu *opportunities* (peluang) dan *threat* (ancaman) yang terdapat di Terminal Indihiang. Analisis SWOT yang digunakan dalam penelitian ini adalah melakukan identifikasi terhadap aspek legalitas pembangunan Terminal Indihiang dan kebijakan pengembangan wilayah Kota Tasikmalaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perpindahan dari suatu ke tempat ke tempat lainnya merupakan kebutuhan manusia didalam melakukan aktifitasnya. Perpindahan ini dapat disebut juga sebagai suatu pergerakan penduduk. Perbedaan pergerakan penduduk berdasarkan pada tipe dan maksud pergerakan penduduk itu sendiri. Perbedaan pola perjalanan tersebut terdiri dari asal dan tujuan perjalanan, maksud perjalanan dan frekuensi perjalanan dalam menggunakan Terminal Indihiang sebagai tempat pemberangkatan dan/atau pemberhentian.

Bangkitan pergerakan dalam kegiatan transportasi dapat terjadi berbeda-beda sesuai dengan daerah asal tempat responden (penumpang) memulai perjalanan. Bangkitan penumpang dari Kota Tasikmalaya melalui Terminal Indihiang sebagai tempat asal perjalanan terdiri dari 31 orang yang akan melakukan pergerakan ke luar Kota Tasikmalaya. Tempat tujuan yang paling tinggi adalah menuju kota-kota besar seperti DKI Jakarta dan Bandung dengan nilai prosentase masing-masing 13,8%. Tempat tujuan yang paling besar lainnya dari bangkitan penumpang di Terminal Indihiang adalah Bekasi (4,6%)

serta Tangerang dan Depok masing-masing 3,1%.

Penumpang dalam melakukan perjalanan, pergerakannya terbagi atas tujuan utama dan tujuan pilihan (Tamin, 1997). Tujuan utama pergerakan penumpang adalah tujuan dari pergerakan rutin yang dilakukan oleh setiap orang didalam aktifitas keseharian mereka, pada umumnya berupa pergerakan menuju tempat kerja atau tempat mendapatkan pendidikan atau ilmu seperti sekolah dan kampus. Tujuan pilihan merupakan tujuan dari pergerakan yang tidak rutin untuk dilakukan dan hanya bersifat pilihan saja, misalnya perjalanan menuju tempat rekreasi. Maksud perjalanan merupakan sasaran jenis kegiatan yang melatarbelakangi individu melakukan perjalanan. Secara keseluruhan maksud atau keperluan perjalanan yang dilakukan adalah untuk pergi ke sekolah/kampus/tempat pendidikan dengan jumlah responden sebanyak 23,1% serta jumlah terbanyak kedua adalah maksud perjalanan untuk wisata/rekreasi 20%.

Maksud perjalanan yang paling banyak yang dilakukan oleh penumpang adalah sekolah/kampus/tempat pendidikan dengan prosentase 23,1%, hal ini termasuk dalam kategori tujuan utama. Artinya adalah penumpang melakukan pergerakan perjalanan yang diperlukan untuk menunjang aktifitas keseharian untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, dalam hal ini adalah pendidikan. Maksud perjalanan yang paling banyak kedua dengan sebanyak 20% adalah aktifitas wisata/rekreasi. Aktifitas wisata/rekreasi termasuk kategori tujuan pilihan menurut pendapat Tamin (1997). Artinya adalah penumpang melakukan pergerakan perjalanan yang tidak rutin untuk dilakukan dalam kegiatan sehari-sehari. Aktifitas wisata/rekreasi pada umumnya dilakukan dalam waktu-waktu tertentu, misalnya hari libur.

Aktifitas perjalanan menuju tempat kerja menjadi maksud perjalanan paling banyak ketiga dengan prosentase 16,9%. Perjalanan ke

tempat kerja menjadi tujuan utama yang dilakukan oleh penumpang dalam pergerakannya. Hal ini dipengaruhi karena kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya terutama dari hal ekonomi seperti mendapatkan penghasilan dari pekerjaan yang dilakukannya.

Kebutuhan manusia pada zaman modern ini tidak hanya terbatas untuk memenuhi dan mendapatkan pangan, sandang dan papan saja. Kebutuhan manusia untuk mendapatkan ilmu, wawasan dan pengetahuan diperlukan dengan cara menempuh jenjang pendidikan atau akademis, mulai dari Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), Sekolah Menengah Atas (SMA) hingga jenjang Universitas. Selain itu kebutuhan manusia lainnya adalah untuk mendapatkan kesehatan, hiburan berupa wisata atau rekreasi dan pekerjaan untuk mendapatkan penghasilan berupa uang.

Kebutuhan manusia seperti inilah yang dibutuhkan pada zaman modern sekarang ini. Keinginan untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan masing-masing individu tentu akan berbeda satu sama lainnya. Daya dorong yang terdapat di tempat asal, serta daya tarik yang terdapat di tempat tujuan merupakan faktor yang mempengaruhi untuk terjadinya suatu kegiatan transportasi. Hal ini dikarenakan salah satunya adalah kebutuhan yang diperlukan oleh masing-masing individu tidak akan selalu berada di dekatnya atau tempat asal individu tersebut. Tetapi kebutuhan yang diperlukan tersebut terdapat di tempat lainnya, bukan di tempat asal atau tempat tinggal. Penduduk untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan tersebut memerlukan aktifitas transportasi yaitu dengan cara melakukan perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat tujuan pada umumnya mempunyai daya tarik tersendiri berupa menyediakan barang dan/atau jasa yang diperlukan oleh individu tersebut.

Upaya untuk melakukan analisis terhadap kelayakan fungsi Terminal Indihiang dapat diamati dari segi lokasi, aksesibilitas,

fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang tersedia terminal tersebut. Berdasarkan analisis lokasi, jumlah terbanyak yaitu 38,5% kelompok responden penumpang menyatakan bahwa lokasi Terminal Indihiang strategis. Berikut adalah pendapat dari penumpang yang berinisial F (32 tahun) yang menyatakan bahwa lokasi Terminal Indihiang strategis:

Terminal Indihiang saya rasa sudah terletak di lokasi yang strategis ya, meskipun lokasinya jauh dari pusat kota tapi banyak angkot yang menjangkau ke terminal disamping kondisi jalan yang baru dan baik ini.

Menurut kelompok responden pedagang menyatakan bahwa penempatan lokasi Terminal Indihiang dengan prosentase terbanyak 60% bahwa lokasi tersebut kurang strategis serta menurut kelompok responden pengendara kendaraan umum (sopir) secara keseluruhan dengan nilai prosentase 53,3% menyatakan bahwa lokasi Terminal Indihiang tidak strategis. Berikut adalah petikan hasil wawancara dengan pedagang di dalam terminal, berinisial W (37 tahun):

Setelah terminal dipindahkan ke wilayah sini, para pedagang merasa rugi. Jauh dari pusat kota. Banyak pedagang yang merasa kerugian akibat sedikitnya jumlah pembeli yaitu penumpang yang minim. Penumpang lebih memilih untuk naik atau turun di luar terminal saja sehingga aktifitas dalam terminal sepi.

Berdasarkan analisis terhadap aksesibilitas atau tingkat kemudahan menuju Terminal Indihiang, kelompok responden penumpang memberikan pendapat bahwa lokasi terminal termasuk kategori mudah untuk dijangkau yaitu dengan prosentase 60%. Analisis terhadap tingkat aksesibilitas meliputi kondisi jalan serta ketersediaan trayek angkutan kota/desa menuju Terminal Indihiang.

Analisis terhadap fasilitas utama dan fasilitas penunjang menunjukkan bahwa Terminal Indihiang secara pelayanan telah berupaya secara optimal dengan ketersediaan berbagai fasilitas utama dan penunjang di

dalam terminal. Apabila diamati dari fungsinya, Terminal Indihiang sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kendaraan umum serta sebagai tempat akumulasi penumpang belum berfungsi secara optimal.

Menurut 3 (tiga) kelompok responden, dapat diketahui penyebab kurang optimalnya fungsi Terminal Indihiang. Pertama, secara keseluruhan menurut kelompok responden penumpang, faktor lokasi terminal yang terletak jauh dari daerah perkotaan menjadi kendala yang paling mempengaruhi (51,9%). Kedua, menurut kelompok responden pedagang di Terminal Indihiang penyebab kurang berfungsinya Terminal Indihiang secara optimal adalah kurang disiplinnya penumpang untuk masuk ke dalam terminal (53,3%). Kelompok responden pengendara kendaraan umum penyebab kurang berfungsinya Terminal Indihiang secara optimal adalah kurang tegasnya penertiban oleh petugas (53,3%).

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya maka didapatkan arahan pemanfaatan Terminal Indihiang terkait kebijakan pengembangan wilayah Kota Tasikmalaya yang terdiri dari: optimalisasi ketersediaan jalan yang baik serta trayek angkutan menuju terminal yang memadai, pengembangan pusat pertumbuhan baru di pinggiran kota sebagai dasar pengembangan Kota Tasikmalaya, pengkajian kembali mengenai keberadaan pool/agen bis serta jasa travel yang menurunkan fungsi terminal, peningkatan penegakan hukum dengan pemberian sanksi yang tegas bagi pengguna angkutan umum yang tidak masuk terminal dan peningkatan sistem manajemen transportasi sehingga terminal dapat berfungsi secara maksimal sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan.

KESIMPULAN

Secara keseluruhan maksud atau keperluan perjalanan penumpang melalui Terminal Indihiang adalah untuk pergi ke sekolah/kampus/tempat pendidikan dengan

jumlah responden sebanyak 23,1% serta jumlah terbanyak kedua adalah maksud perjalanan untuk wisata/rekreasi 20%.

Terminal Indihiang secara fungsinya sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kendaraan umum serta sebagai tempat akumulasi penumpang belum berfungsi secara optimal, namun secara pelayanan sebagai fasilitas pelayanan publik telah optimal dengan ketersediaan fasilitas utama dan penunjang yang memadai.

Usaha pengembangan wilayah Kota Tasikmalaya dengan cara membangun Terminal Indihiang di wilayah pinggiran kota belum tercapai dengan baik karena sebagian besar kendaraan umum dan penumpang tidak masuk ke dalam terminal sehingga menyebabkan terhambatnya perkembangan fisik sekitar terminal

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. (2005). Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Budiman, Arief. (1996). Teori Pembangunan Dunia Ketiga. Jakarta: Gramedia.
- Creswell, John W. (2010). Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Jayadinata, Johara T. (2000). Perencanaan Pembangunan Prasarana Atau Infrastruktur Pekerjaan Umum Di Pedesaan. Jakarta : Menteri Pekerjaan Umum.
- Rachmawati, Rini. (2008). Transformasi Spasial, Ekonomi Dan Sosial Di Perdesaan Pinggiran Kota (Studi Kasus: Kawasan Sekitar Kampus UII, Kabupaten Sleman). Dalam Suhardjo, *Geografi Perdesaan* (hal. 226-235). Yogyakarta : Ideas Media.
- Rustiadi, Ernan., Saefulhakim, Sunsun., dan Panuju, Dyah. R. (2009). Perencanaan dan Pengembangan Wilayah. Jakarta : Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sugiyono. (2009). Statistik Untuk Penelitian. Bandung : Alfabeta.
- Tamin, Ofyar.Z. (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung : Jurusan Teknik Sipil ITB.
- Yunus, Hadi Sabari. (2000). Struktur Tata Ruang Kota. Yogyakarta : Pustaka Pelajar